

Werk

Titel: Die Geschichte des Suëzkanals

Autor: Birk, Alfred

Jahr: 1923

PURL: https://resolver.sub.uni-goettingen.de/purl?513009817_0013|log6

Kontakt/Contact

Digizeitschriften e.V.
SUB Göttingen
Platz der Göttinger Sieben 1
37073 Göttingen

✉ info@digizeitschriften.de

Die Geschichte des Suëzkanals.

Von

Hochschulprofessor Dipl. Ing. Dr. e. h. Alfred Birk, Prag.

Für die Geschichte des Suëzkanals wurden bisher fast ausschließlich die Schriften Lesseps als Quellen benutzt. Sie sind aber als solche nicht einwandfrei. Lesseps ist in allen seinen Veröffentlichungen bemüht, sich selbst zu verherrlichen und den Suëzkanal als sein ureigenes Werk hinzustellen; er verschweigt wichtige Tatsachen, rückt andere in unzutreffende Beleuchtung und läßt seiner Einbildungskraft allzu freien Lauf. Es ist gerichtlich erwiesen, daß Briefe, die er in seinen Werken veröffentlichte, an vielen Stellen von der im „Kopierbuche“ befindlichen Urschrift abweichen, daß er sich also nicht scheute, Vergangenes nachträglich nach Bedarf zu „berichtigen“. So ist es gekommen, daß Lesseps als alleiniger Schöpfer des Kanals und sogar als „großer Ingenieur“ gefeiert wird. Solche Anschauung bedarf einer urkundlich nachgewiesenen Berichtigung. Ich habe sie in meinem Buche: „Alois Negrelli, die Lebensgeschichte eines Ingenieurs“ zu geben versucht. Der erste Band dieses Buches, der das bedeutsame Wirken Negrellis in Tirol, in der Schweiz und in Österreich schildert, ist im Jahre 1914 erschienen¹⁾. Der zweite Band, der Negrellis Tätigkeit in Italien beschreibt und — auf seiner entscheidenden Anteilnahme an den Vorarbeiten für den Bau des Suëzkanals fußend — ausführlich die Geschichte dieses Kanals darstellt, ist handschriftlich fertig, konnte aber wegen der mißlichen Verhältnisse im österreichischen Buchhandel noch nicht veröffentlicht werden. Die nachstehende Abhandlung bildet einen sehr kurz gefaßten Auszug aus meiner Arbeit; sie enthält nur die am meisten hervortretenden Hauptzüge der Geschichte des Suëzkanals.

Aus dem reichen Urkundenschatze, der mir zur Verfügung stand, hebe ich die umfangreiche Urkundensammlung der Frau Marie Grois, geborene Negrelli von Moldelbe, hervor, die mir überdies den schriftlichen Nachlaß, die Briefe und Tagebücher ihres Vaters zur unbeschränkten Benutzung überließ. Ich erwähne hier auch der geschichtlich wertvollen Veröffentlichung von Dr. Georgi und Dufour-Féronce: „Urkunden zur Geschichte des Suëzkanals, Leipzig 1913“. Ferner sei auf die Verteidigungsreden hingewiesen, die von den Rechtsanwälten Tezenas und Chenu in dem Rechtsstreite der Erben Negrellis gegen die Suëzkanal-Aktiengesellschaft gehalten wurden und in der „Revue des grands procès contemporains“ (Paris 1906) zum Abdrucke gelangten. Wichtige urkundliche Belege besitzt auch die Schriftstücke-Sammlung des ehemaligen österreichischen Handelsministeriums.

* * *

Jener Abschnitt in der Geschichte des Suëzkanals, der mit der Bauvollendung dieses Verkehrsweges abschließt, knüpft mit seinem Beginne an den Namen Pèrre Enfantin an. So nannten die Anhänger des Grafen Claude Saint Simon und seiner Lehre vom „Christentum der Tatkraft“ ihren Führer Barthélemy Prosper Enfantin. Als Sohn eines Pariser Bankherren im Jahre 1796 geboren, war er mit 16 Jahren in die Polytechnische Schule eingetreten, mußte sie aber nach zwei Jahren verlassen, weil er auf den Höhen von Montmartre gegen die Verbündeten gekämpft hatte. Er ging als Handlungsreisender in das Ausland. Zurückgekehrt schloß er sich den Saint-Simonisten an und begründete 1825 eine patriarchalisch-sozialistische Gesellschaft. Sie wurde aber bald von der Regierung aufgelöst; ihre Leiter, auch Enfantin, wanderten in das Gefängnis. Nach seiner Entlassung aus der Haft beschloß er, Simons Lehre in nutzbringende Wirklichkeit umzusetzen und einen Gedanken zur Wahrheit zu machen, den Napoleon Bonaparte bei seinem Aufenthalte in Ägypten (1798) ausgesprochen hatte: den Bau eines Schiffahrtsweges durch die Landenge von Suëz. Enfantin bereiste Frankreich und sammelte Gelder für seinen Plan. Die Ernte war bescheiden. Sie genügte aber. Im Jahre 1833 landete Enfantin mit 25 jungen Männern — Architekten, Ingenieuren, Ackerbauern und Gelehrten

¹⁾ Bei W. Braumüller in Wien.

— in Ägypten. — Er schreibt an Emile Barrault, Hauptschriftleiter des „*Courier français*“ —

„Wir haben zwischen dem antiken Ägypten und dem alten Judäa einen der zwei neuen Verkehrswege von Europa nach Indien und China zu schaffen; später werden wir auch die andern in Panama bauen“.

Und in einem Briefe an den Finanzmann Ardois in Paris sagt Enfantin unter anderem:

„Der Durchstich von Suëz, schon so lange vorbereitet, ist eingeschlafen. Er muß gemacht und er wird gemacht werden, durch uns oder gegen uns Wir benötigen nicht gleich den Engländern Millionen, wir leben wie Arbeiter Nur der Ruhm kann diese friedfertigen Soldaten belohnen“



Enfantin geb. 1796 gest. 1866.

Zunächst wurde nun allerdings nicht der Kanalbau, sondern auf Wunsch des Vizekönigs von Ägypten Mehemet Ali die Regelung des Nils in Angriff genommen. Aber die Jünger Enfantins waren dem Wetter, der Anstrengung und der Not, mit der sie zu kämpfen hatten, nicht gewachsen; die Mehrzahl starb in kurzer Zeit; einige traten als Lehrer an die neu errichteten technischen Schulen in Ägypten ein oder waren als Ärzte tätig. Mit dem Reste kehrte Enfantin (1837) nach Frankreich zurück und errang bald eine dauernde Stellung bei der Eisenbahn Paris—Lyon. Hier fand er Gelegenheit, mit einflußreichen, ernsten Männern in Verbindung zu treten. Beharrlich verfolgte er den Gedanken des Suëzkanals! Sein Freund Arlès-Dufour, dem die französische Industrie tatkräftige Förderung verdankte, nahm regen Anteil an den Bestrebungen Enfantins; er vermittelte Enfantins

Bekannschaft mit seinem Vetter, dem Bankherren Dufour in Leipzig, der bereit war, dem Unternehmen in Deutschland einen sicheren Stützpunkt zu schaffen.

Am 28. Juni 1845 richtete Enfantin an einige hervorragende Handelshäuser und Unternehmungen in Frankreich, England und Deutschland—Österreich ein längeres Schreiben, das eine Darstellung der bis dahin durchgeführten vorbereitenden Arbeiten enthält und in dem es heißt:

„Wir haben das Bewußtsein, dieses großartige Werk vorbereitet zu haben, wie noch nie ein industrielles Unternehmen vorbereitet worden ist; wir wollen es mit Ihnen ausführen, wie noch nie ein großes Industriewerk ausgeführt wurde, das heißt: ohne nationale Eifersucht mit dem herzlichen Wettbewerbe dreier großer Völker, die so oft die Politik getrennt hat und nun die Industrie vereinigen soll. Es harret unser noch die Aufgabe, eine industrielle Gesellschaft zu gründen, was die Diplomatie ohne uns bisher erfolglos versucht hat; wir müssen selbst auf der Erdkugel die Friedenslinie ziehen oder — die Wahrheit zu sagen — den Bindestrich zwischen dem Orient und dem Occident; nicht einen Schienenweg oder einen Kanal, das wäre zu klein für eine solche Verbindung — ein neues Meer!“

Dieser Schlußsatz wendete sich gegen den von England befürworteten und geförderten Plan einer Eisenbahn von Kairo durch die Wüste nach Suëz. England verwarf einen Kanal, der — allen Kauffahrteischiffen zugänglich — den leichteren Schiffen des Mittelmeeres einen gewissen Vorrang vor den großen Meeresschiffen Englands einräumen würde. Den Bestrebungen Enfantins günstig war es, daß Fürst Metternich dem Kanal hervorragende Bedeutung für Österreich zuerkannte und den Minister Kübeck, den Schöpfer des ersten Staatseisenbahnnetzes in Österreich beauftragte, dem Gegenstande die größte Aufmerksamkeit zuzuwenden. Auch Mehemed Ali verhehlte nicht mehr seine feste Absicht, den Isthmus von Suëz durchstechen zu lassen.

Unter solchen freundlichen Aussichten für die Zukunft wurde im Jahre 1846

eine zwischenstaatliche Gesellschaft zur Durchführung der Vorarbeiten für den Kanalbau gegründet: La société d' études pour le percement de l' Isthme de Suëz. Ich werde sie im Weiteren kurz als „Studiengesellschaft“ bezeichnen. Sie tagte zum ersten Male am 27. November 1846 in Paris. Anwesend waren Robert Stephenson, der Sohn des Erfinders der Dampflokomotive, und Starbuck als Vertreter englischer Anteilnehmer; Ingenieur Negrelli, Dufour-Ferronice und Sellier aus Leipzig im Namen deutscher und österreichischer Geldgeber; Arlès-Dufour, Enfantin, Jules Talabot, Léon Talabot und Paulin Talabot als Vertreter französischer Bankherren. Der am 30. November 1846 unterzeichnete Gesellschaftsvertrag fußte auf einem Grundvermögen von 150 000 Frs., das zu gleichen Teilen von der deutschen, französischen und englischen Gruppe übernommen wurde; der zukünftigen Baugesellschaft blieben 100 Gründeranteile und 32 Stimmen vorbehalten. Zur Lösung der technischen Vorarbeiten bildete die Gesellschaft drei Ingenieurabteilungen: eine deutsche (österreichische) unter Alois Negrelli, eine französische unter Paulin Talabot, dem Erbauer der Eisenbahn von Avignon nach Marseille, und eine englische unter Robert Stephenson. Negrelli sollte die Vorerhebungen längs der Küste zwischen Alexandrien und Damiette, sowie über den Ausmündungspunkt des Kanals im Mittelländischen Meere pflegen; Talabot hatte den Höhenunterschied der beiden Meere zu ermitteln und Stephenson die Aufnahmen bei Suëz und entlang der Küste am Roten Meere durchzuführen. Die Ergebnisse dieser Arbeiten sollten als Grundlagen für den endgültigen Bauentwurf dienen.



Alois Negrelli

geb. 23. Jan. 1799. gest. 1. Okt. 1858.

Ich muß hier die Geschichte des Suëzkanals unterbrechen, um den Mann vorzustellen, der die deutsche Ingenieurabteilung führte, denn dieser Mann ist der Schöpfer des schleusenlosen Kanals, für den er allein von allem Anfange an eingetreten ist. Alois Negrelli wurde am 23. Januar 1799 zu Primiero, einem kleinen Dorfe im wilden Tale des Cismone am Fuße der erhabenen Tala- und Rossettagruppe in Südtirol geboren. Sein Vater war Gutsbesitzer. Der französische Krieg brachte Not und Sorgen in die Familie; der betagte Vater wurde von den Franzosen in Gefangenschaft geführt und kehrte erst im Jahre 1814 in die Heimat zurück. Alois mußte in den Staatsdienst treten; er wurde Bautechniker, zu welchem Berufe ihn seine Begabung, insbesondere seine Vorliebe für Architektur und wohl auch äußere Umstände führten. Als Baupraktikant der Landesbaudirektion von Tirol und Vorarlberg fand er bei Straßen-, Wasser- und Hochbauten, bei Aufnahmen und Verbesserungen, bei Entwürfen und Ausführungen vielseitige Verwendung. Im Jahre 1827 wurde er zum Adjunkten des Kreisingenieurs in Bregenz (Vorarlberg) ernannt und mit der Besorgung der „Rheinbaugeschäfte“ betraut. Die Rheinregulierung, an der die Schweiz mit beteiligt war, hatte schon zwei Jahre früher begonnen und bot besondere Schwierigkeiten technischer und staatlicher Natur. Negrelli erwarb sich durch seine Unparteilichkeit und Rechtlichkeit, durch seine Gewandtheit bei der Schlichtung von Meinungsverschiedenheiten zwischen den Grenznachbarn und durch sein entgegenkommendes Wesen das Vertrauen seiner vorgesetzten und der schweizerischen Behörden in solchem Maße, daß die Regelungspläne der österreichischen Regierung ins Werk gesetzt werden konnten. Seine erfolgreiche Tätigkeit erregte die Aufmerksamkeit der Behörden des Kantons St. Gallen, und

als dieser zu Beginn der dreißiger Jahre an die Neugestaltung seines Straßenbauwesens schritt, berief er Negrelli als Straßenbauinspektor. Die leidigen Verhältnisse seiner Heimat veranlaßten ihn, dem Rufe zu folgen trotz der Bemühungen seiner Vorgesetzten, ihn Oesterreich zu erhalten. Man warnte ihn vor den Schweizer staatlichen Verhältnissen, vor den Schweizern selbst, die zumeist Protestanten sind; aber Negrelli fürchtete weder die Republik noch die Protestanten, obwohl er gut kaiserlich und streng katholisch war. Schon im Jahre 1835 wurde er von der Kaufmannschaft in Zürich eingeladen, als ihr Oberingenieur die Leitung der von ihr auszuführenden bedeutenden Straßen-, Brücken- und Hochbauten in Zürich zu übernehmen. Er lehnte nicht ab. Und nun eröffnete sich ihm ein ausgebreitetes Feld der Tätigkeit, auf dem er sich rasch europäischen Ruf erwarb. Ich schildere dieses Wirken und Schaffen Negrellis während seines Aufenthaltes in der Schweiz ausführlich in dem ersten Bande meines oben genannten Buches; hier will ich nur hervorheben, daß sich Negrelli auch große Verdienste um die Einführung des Eisenbahnwesens in der Schweiz erworben hat; von ihm stammt der Entwurf eines einheitlichen Verkehrsnetzes für die Schweiz, aufgebaut auf einer geistreichen Vereinigung von Eisenbahnen, Straßen und Wasserwegen; von ihm stammt auch der Entwurf für die erste Eisenbahnlinie der Schweiz (Zürich-Basel), an deren Gründung und Bau er entscheidend mitwirkte.

Im Jahre 1840 machte die Direktion der österreichischen Kaiser Ferdinands-Nordbahn Negrelli das Angebot, als Generalinspektor den Bau ihrer Bahnlinien zu übernehmen. Negrelli kehrte in die Heimat zurück. Beim Abschiede aus Zürich überhäuften ihn die Behörden und Körperschaften der Schweiz mit ungewöhnlich schmeichelhaften und ebenso seltenen Ehrungen. In Österreich fand Negrelli Gelegenheit, seine bautechnische Begabung in hervorragender Weise zu bekunden, im besonderen als Inspektor der im Jahre 1842 geschaffenen Generalinspektion für den Staatseisenbahnbau. Als Bauleiter der nördlichen Linien entwarf und baute er die Linien Olmütz—Prag, Prag—Bodenbach, Brünn—Mähr, Trübau und betrieb Vorstudien für die Bahnlinien von Bochnia nach Lemberg und Brody und von Lemberg nach Czernowitz. Wiederholt wurde Negrelli während dieser Zeit in andere Länder berufen, um Gutachten abzugeben, so nach Württemberg in Angelegenheit des Anschlusses der Eisenbahnlinien nach Bayern, ferner nach Sachsen für den Bau des berühmten Göltzschtal-Viaduktes. Nicht ohne Berechtigung durfte Dufour, als die Frage nach einem deutschen Ingenieur für die „Studiengesellschaft“ zu lösen war, seinen Pariser Mitarbeitern schreiben, daß es nur einen Mann in Deutschland und in Österreich gäbe, der Stephenson und Talabot ebenbürtig genannt werden könne, nämlich Negrelli.

Ich kehre zur Geschichte des Suëzkanals zurück. Für Deutschland und Österreich waren in der Studiengesellschaft je fünf Stimmen vorbehalten. Die deutschen Stimmen kamen an die Großindustriellen Dufour, Sellier, Harkort, an Geh. Regierungsrat Thieriot und an den nachmaligen sächsischen Finanzminister Dr. Georgi; die sächsische Regierung trat mit bedeutenden Einzahlungen bei. Die fünf österreichischen Stimmen waren an fünf Körperschaften vergeben worden, nämlich an den Niederösterreichischen Gewerbeverein (Wien), die Handelskammern Triest und Venedig, an die Stadt Triest und an den österreichischen Lloyd. Die österreichisch-deutsche Gruppe, die im weiteren kurzweg als deutsche Gruppe bezeichnet wird, entwickelte die größte Tatkraft; sie bildete sich vor der französischen und englischen Gruppe und leistete pünktlich die geforderten ersten Teilzahlungen. Infantin verschwieg die Zusammensetzung seiner Gruppe; nur den Beitritt der Lyoner und Marseiller Handelskammer meldete er an Dufour. Von den Engländern erfuhr man, daß Stephenson in der Auswahl der Mitglieder sehr heikel sei und vorläufig persönlich die Zahlungen leiste. Beim Lesen des umfangreichen Briefwechsels

zwischen Dufour, Negrelli und Enfantin gewinnt man den Eindruck, daß schon damals bei den westeuropäischen Mitgliedern der Studiengesellschaft völkische Eifersucht erwacht war.

Am 25. März 1847 trat die österreichische Ingenieurabteilung unter Ingenieur Karl Jaßnäger ihre Reise an. Ausgerüstet mit vorzüglichen Geräten und mit einer klaren Arbeitsanweisung, unterstützt von den Direktoren der technischen Schule und des Fabrikwesens in Ägypten und gefördert durch Mehemed Ali, entledigte sie sich ihrer Aufgabe in bester Weise. Ihre Erhebungen erwiesen einwandfrei, daß eine Verschlammung der Kanaleinfahrt durch den Nil nicht zu befürchten sei, daß die Unterschiede zwischen Ebbe und Flut nur zwischen 2 Zoll und 1 Fuß 8 Zoll (5,1 cm und 50,8 cm) schwanken und bei einer Entfernung von 3 Seemeilen von der Küste (5,56 km) die Meerestiefe 27 Fuß (8,23 m) erreiche. Die französische Ingenieur-Abteilung ging im September 1847 nach Ägypten, geführt von dem Ingenieur Bourdaloue; sie brachte ein Ergebnis von entscheidender Bedeutung heim. Von alters her galt es als Tatsache, daß der Spiegel des Roten Meeres höher liege als der des Mittelmeeres; die Höhenaufnahmen unter Napoleon Bonaparte (1799) hatten einen Unterschied von 9,12 m ergeben; man schrieb ihn dem Einfluß der in beiden Meeren vorherrschenden Winde zu. Negrelli zweifelte an der Richtigkeit dieser Messung, umso mehr, als festgestellt wurde, daß die beständigen Winde im Roten Meere von Norden her wehen, also den Spiegel dieses Meeres senken und nicht heben müßten. Er bestand auf einer Nachmessung, die die französischen Ingenieure auch mit größter Gewissenhaftigkeit und Genauigkeit durchführten. Sie ergab, daß bei mittlerem Wasserspiegel das Rote Meer bei Suëz nur um 0,80 m höher liege als das Mittelmeer bei Tineh. Stephenson schickte keine Ingenieure nach Suëz; er hielt die erschöpfenden Aufnahmen, die sich bei der Admiralität in London und der Oriental-Steam-Navigation-Company vorfinden, als ausreichende Unterlagen für die weiteren Arbeiten. Die beabsichtigte gemeinsame Reise der drei leitenden Ingenieure der Studiengesellschaft kam nicht zustande, weil Talabot mit der Stützung der in schwere Geldverlegenheit geratenen Eisenbahn von Paris nach Lyon und Stephenson mit dem Bau mehrerer großer Eisenbrücken in Anspruch genommen waren.

In Wien und Paris brach die Revolution aus, die bald ganz Europa erschütterte. An eine Fortsetzung der gemeinsamen Arbeiten war vorläufig nicht zu denken, aber die führenden Männer der Studiengesellschaft blieben im regen schriftlichen Verkehre. Negrelli wurde im Jahre 1849 als Ministerial-Kommissar in die Lombardei und nach Venetien entsendet, um dort die gesamten Arbeiten des Straßen-, Brücken- und Eisenbahnbaues zu leiten und die zwischenstaatliche Po-Schiffahrt ins Leben zu rufen und zu regeln. Trotz der erdrückenden Arbeitslast, die nicht nur den umfangreichen Ingenieur- und Verwaltungsarbeiten, sondern auch zeitraubenden und schwierigen diplomatischen Unterhandlungen mit den italienischen Kleinstaaten entsprang, fand Negrelli noch Zeit, sich mit der Frage des Kanalbaues zu befassen. In jener Zeit entstand sein Plan eines schleusenlosen Kanals kürzester Linie. Ich komme darauf noch zurück. Talabot, dem er den Entwurf mitteilte, war anderen Sinnes; er dachte an einen — nicht ohne Schleusen ausführbaren — Kanal von Suëz nach Alexandrien, dessen wirtschaftliche Hebung er als Ziel der Anlage betrachtete. Stephenson beschäftigte sich weniger mit der Frage des Kanals, als vielmehr mit dem Baue einer Eisenbahn von Alexandrien nach Kairo; sie lag augenblicklich weit mehr im Vorteile Englands als der Kanal. In Ägypten selbst ließ sich nichts unternehmen, weil Mehemed Ali's Nachfolger, Abbas Pascha, jedem europäischen Plane abgeneigt war.

Die Sachlage änderte sich von Grund aus, als im Sommer 1854 Abbas starb und ihm Mohammed Said, ein Mann von europäischer Bildung, von ehrlichem,

aufrechten Wesen, ein gewiegter Staatsmann folgte. Und nun tauchte auch unvermutet Ferdinand von Lesseps auf.

Im Jahre 1805 zu Versailles als Sohn eines Generalkommissars beim französischen Konsulat in Kairo geboren, war er nach Vollendung der Rechtsstudien, kaum zwanzigjährig in die diplomatische Laufbahn eingetreten; nachdem er in Lissabon und Tunis unter seinem Oheim und unter seinem Vater sich die ersten Sporen im staatsmännischen Dienste erworben hatte, kam er 1832 als Vizekonsul nach Alexandrien, wurde aber schon zwei Jahre später als Konsul nach Kairo versetzt. Ein tüchtiger Jäger und ein besonders schneidiger Reiter unterrichtete er den jüngeren Prinzen Said in der Reitkunst, trat ihm aber auch als Lehrer und Freund nahe. Hier lernte Lesseps auch Infantin und seine Arbeiten und ihr Ziel kennen, ohne jedoch selbst in nähere Beziehungen zu Infantin's Schaffen zu treten. Bei der Bekämpfung der Pestseuche betätigte sich Lesseps in erfolgreicher Weise, so daß ihm bei seinem Abschiede aus Kairo im Jahre 1847 große Ehrungen zu teil wurden. Lesseps ging als Konsul nach Rotterdam, dann nach Malaga und nach Barcelona; in den Revolutionsjahren war er Gesandter in Madrid; im Jahre 1850 betraute ihn Napoleon mit einer „geheimen Mission“ in Rom. Hier erlitt er Schiffbruch, nahm seinen Abschied und lebte gewöhnlich auf dem Gute seiner Schwiegermutter, Frau Delamalle in Berry.

In einer Abhandlung¹⁾ erzählt Lesseps den Fehlschlag seiner staatsmännischen Tätigkeit in Rom und fügt hinzu: „Voilà l'origine du canal de Suéz.“ Die unfreiwillige Muße, zu der ihn die politischen Verhältnisse zwangen, habe er — berichtet er weiter — zum tieferen Eindringen in die Suézkanafrage benützt, nachdem er seit den unter Napoleon gepflogenen Erhebungen von der Möglichkeit der Durchstechung des Isthmus von Suéz überzeugt war. Das darf man ihm glauben — denn er war ein Mann, der immer lebhaft an den Tagesereignissen teilnahm und zu diesen Ereignissen zählten auch die Arbeiten der Studiengesellschaft und ihre Ergebnisse, die in den Kreisen der Gebildeten erörtert wurden. Lesseps erzählt weiter, daß er Said Pascha, seinen ehemaligen Schüler zur Thronbesteigung beglückwünschte, darauf hin die Einladung erhielt, nach Kairo zu kommen, und daß ihm in diesem Augenblick der Gedanke, den Suézkanal zu verwirklichen, durch den Kopf schoß. Auch das soll nicht bestritten werden. Lesseps war Staatsmann, klug und welterfahren und erkannte die günstige Sachlage, die durch den Personenwechsel in Ägypten eingetreten war. Wenn aber Lesseps weiterhin in seinem Werk²⁾ in dem er alle bis 1855 bestehenden Schriftstücke und Urkunden veröffentlichte, den Ausspruch tut: „Je n'avais reçu de qui que ce soit aucune espèce de mission“ — so ist dies eine durch Urschriften des Briefwechsels zwischen Infantin, Talabot, Negrelli und Dufour erwiesene Unwahrheit. Aus diesen Schriften, die auch in der Urkundensammlung von Dr. Georgi und Dufour-Féronce veröffentlicht sind, geht hervor, daß Lesseps nach dem Tode Abbas Pascha's sich an den ihm gut bekannten Infantin mit dem Vorschlage gewendet hat, im Auftrage der Studiengesellschaft nach Ägypten zu reisen und von dem ihm befreundeten Said Pascha die Genehmigung zum Baue des Suézkanals für die Gesellschaft zu erwirken; daß er Infantin, Talabot und Arles unter Hinweis auf die Dringlichkeit der Reise, die keinen Aufschub erleiden könne, bewog, ihm ohne Verständigung der deutschen und der englischen Gruppe mündlich ohne Vertragsabschluß die Vollmacht zu Verhandlungen zu erteilen und ihm auch alle wichtigen Schriftstücke und Pläne, darunter die mit weltbekannten Namen geschmückte Liste der Zeichner von Beiträgen für die Studiengesellschaft auszufolgen.

¹⁾ „Rome—Suéz—Panama“, abgedruckt in den „Erinnerungen von vierzig Jahren“ (1887).

²⁾ „Die Durchstechung des Isthmus von Suéz“.

Dieses eigenmächtige und nicht wohl überdachte Vorgehen der Franzosen erregte bei den Führern der deutschen Gruppe Verstimmung und Befürchtungen; aber sie schwanden, als sie später von jenen erfuhren, daß der Vizekönig — zufolge einer Mitteilung Lesseps' — diesem die Genehmigung für den Bau des Suëzkanals erteilt habe. Diese Genehmigung sei an Lesseps persönlich erfolgt, weil dem Orientalen eine unbekannte Gesellschaft ein nicht genehmer Begriff sei. Lesseps sendete seinen Auftraggebern auch eine französische Übersetzung der „Concession zum Kanalbau“. Diese letztere Mitteilung war unrichtig. Vor allem muß bemerkt werden, daß der Pascha die Genehmigung zum Bau ohne Zustimmung seines Oberherrn, des Sultans, nicht erteilen konnte — ein Umstand, der für die ganze weitere Entwicklung der Suëzkanalfrage von größter Bedeutung war. Der oben erwähnte Ferman des Wali¹⁾ vom 30. November 1854 enthält nur die Vollmacht für Lesseps, zum Zwecke des Durchstichs der Landenge eine Gesellschaft zu gründen und zu leiten. Von diesem Ferman bestehen drei von einander abweichende, aber mit dem gleichen Ausstellungstage versehene Fassungen: die in Urschrift vorhandene erste Fassung, die Lesseps der Studiengesellschaft sandte, mit neun Artikeln — eine zweite Fassung, deren Lesseps Erwähnung tut, die aber nicht bekannt ist, und eine dritte Fassung, die Lesseps in dem oben angeführten Werke über die Durchbohrung des Isthmus abdruckt und die 12 Artikel enthält; die drei neuen Artikel sagen der Gesellschaft verschiedene Grundstücke, Bergwerke und Baustoffe sowie Steuerbefreiungen zu. Die türkische Urausfertigung wurde von Lesseps beim Notar Mocquard hinterlegt und befindet sich in den Händen seines Kanzleiübernehmers, wie im Laufe des von den Negrellischen Erben gegen die Suëzkanalgesellschaft anhängig gemachten Strafverfahrens gerichtlich festgestellt wurde, ohne daß jedoch eine Abschrift davon hätte genommen werden können. Dieser Ferman ist insofern von großer Wichtigkeit, als er eine Liste der Gründungsmitglieder enthält, die bedeutend von der Liste der ersten Zeichner der Studiengesellschaft abweicht, da sie zahlreiche Persönlichkeiten nennt, die mit der Studiengesellschaft nichts zu tun hatten, so den Wali selbst, mehrere ägyptische Fürsten und Würdenträger, auch Lesseps und einige seiner Verwandten. Lesseps ersuchte Arlès-Dufour, die Liste geheim zu halten, bis sie durch Aufnahme ausländischer Gründungsmitglieder ergänzt sein werde.

Ich bin hier etwas ausführlicher geworden, als es eigentlich Zweck und Aufbau dieser Abhandlung gestatten; aber dies war notwendig, um genau an diesen, für die Entwicklung der Kanalfrage wichtigen Vorgängen zu zeigen, daß Lesseps nicht nur seine Briefe, als er sie später veröffentlichte, sondern auch rechtlich bedeutungsvolle Urkunden vor ihrer Veröffentlichung willkürlich abänderte, daß mithin alle Veröffentlichungen Lesseps' vor ihrer Benutzung als geschichtliche Quellen durch Vergleich mit der Urfassung zu überprüfen sind.

Nachdem Lesseps die Genehmigung zur Gründung einer Kanalbaugesellschaft — gestützt auf die Studiengesellschaft — erwirkt hatte, besaß diese Gesellschaft für ihn keinen Wert mehr. Nur Negrelli und Oesterreich schienen ihm unentbehrlich. Er wußte, daß Negrelli einen schleusenlosen Kanal kürzester Linie entworfen hatte, den er als Kenner volkswirtschaftlicher Bedürfnisse hoch über die anderen Vorschläge stellte; aber während die Entwürfe der anderen Ingenieure in seiner Hand waren, hatte Negrelli seinen Plan nicht veröffentlicht. Und was Oesterreich anbelangt, so kannte Lesseps seinen großen Einfluß am Goldenen Horn und durfte hoffen, durch seine Vermittlung die unbedingt notwendige Baugenehmigung zu

¹⁾ Wali war damals die richtige Bezeichnung des erblichen Generalstatthalters von Ägypten; die Bezeichnung Vizekönig war wohl allgemein üblich, aber ist erst seit 1867 amtlich in Verwendung.

erhalten. In Erwägung dieser Umstände veranlaßte Lesseps den Vizekönig, Negrelli und Freiherrn von Bruck, den damaligen österreichischen Internuntius in Konstantinopel zu erblichen Gründungsmitgliedern der Suëzkanalgesellschaft zu ernennen. Beide nahmen die Auszeichnung unter dem Ausdrücke der Hoffnung an, daß der Vizekönig auch für die anderen Mitglieder der Studiengesellschaft das Gleiche tun werde. Es sei nun gleich hier bemerkt, daß Negrelli und Bruck aus den später aufgestellten Gründerlisten verschwunden sind, niemals einen Gründeranteil erhalten haben und die gegen die Gesellschaft von ihren Erben erhobenen Klagen bei den französischen Gerichtshöfen bisher keinen Erfolg hatten.

Für Lesseps war die Studiengesellschaft abgetan. Er erklärte dies ganz entschieden in dem schon erwähnten Buche über die Durchstechung des Isthmus von Suëz, das im August 1855 erschien, und in einem Briefe an Arlès-Dufour vom 18. Juni 1855, in dem es heißt:

Je vous déclare, que la Compagnie Universelle, dont la formation m'était confiée par le Viceroy d'Egypte, ne devrait pas plus à la Société d'études, qu'à tous les autres auteurs de travaux collectifs ou isolés, qui en grand nombre s'étaient occupés depuis cinquante ans de l'étude de l'isthme de Suëz."

Diese Behauptung ist — nach dem Vorhergehenden — nicht zutreffend; die Vorarbeiten der Studiengesellschaft gingen über die eines „Projektanten“ weit hinaus — ihnen verdankte Lesseps überhaupt die werktätige Anteilnahme des Vizekönigs, der österreichischen Regierung, der wertvollen technischen Erhebungen an der Landenge und schließlich auch den Entwurf Negrellis, der doch vorwiegend auf diesen Erhebungen fußte Die Triebkräfte dieses entschieden zu verurteilenden Vorganges waren bei Lesseps sein ungezügelter, zur Ruhmsucht neigender Ehrgeiz, wohl auch Gewinnsucht, vielleicht auch völkische Eifersucht; sie fanden ihren Stützpunkt in seinen Beziehungen zu dem Wali von Ägypten und nicht minder in seinem verwandtschaftlichen Verhältnisse zu Napoleon, dessen Gemahlin Eugenie eine Großnichte Lesseps' war. Eines muß allerdings anerkannt werden: Lesseps ging tatkräftiger zu Werke, als die etwas schwerfällige, immer vorsichtig wägende und ängstlich prüfende Studiengesellschaft. Schon im August 1855 wendete sich Lesseps als Bevollmächtigter des Walis und in dessen Auftrage an die europäischen Regierungen mit Ausnahme Englands, das dem Kanalplan feindlich gegenüberstand, und ersuchte sie, für die von ihm nach Paris einzuberufende Kommission zur Prüfung der verschiedenen Kanalentwürfe Ingenieure zu ernennen.

Oesterreich bestimmte Negrelli, der zu jener Zeit im Handelsministerium tätig war, Preußen den Geh. Oberbaurat Lentze, Sardinien den Arbeitsminister Paleocapa, Holland den Wasserbauingenieur Conrad, Spanien den Herzog von Montesino, Frankreich den Admiralitätsrat Jaurès, den Marine-Ingenieur Liensson, den Kontre-Admiral Rigault de Genouilly und den Generalrat für Brücken- und Straßenbau Renaud. Der Kommission schlossen sich die Engländer Schiffskapitän Harris und die Ingenieure Mac-Clean, Manby und Rendel an. Negrelli trat der Kommission erst bei, nachdem die Studiengesellschaft sich damit einverstanden erklärt und Lesseps zugestanden hatte, daß er in ihr gewissermaßen diese Gesellschaft verträte. Die Mehrzahl der Kommissionsmitglieder bereiste im Spätherbste des Jahres 1855 die Landenge von Suëz, prüfte die vorliegenden Entwürfe an Ort und Stelle und sprach sich in einem Vorberichte an den Wali über die Durchführbarkeit des Planes nach der von Negrelli gewählten Linie aus, indem sie sich die eingehende Erwägung und Beurteilung aller Einzelheiten vorbehielt.

Die endgültige Entscheidung über den auszuführenden Entwurf fiel in den Beratungen, die am 23. Juni 1856 in Paris in Anwesenheit aller Mitglieder der Kommission mit Ausnahme des erkrankten englischen Ingenieurs Rendel in Gegenwart

Mougel-Beys, des Ingenieurs des Walis stattfanden. Zwei Veröffentlichungen ¹⁾ lenkten die Aufmerksamkeit aller Kulturvölker auf diese Beratungen. Negrelli kommt in seiner streng fachlich gehaltenen Arbeit zu der Folgerung, daß nur „ein allzeit freier, durch das Wasser der beiden Meere sattsam gespeister, für Kauffahrteischiffe aller Größen immer zugänglicher Kanal ohne Schleusen.“

dem Weltverkehre wirklich Vorteile bringen kann. Lesseps' Werk enthält unter anderen auch den Ferman des Walis, das Bedingnisheft (cahier des charges) und die Satzungen der zu begründenden allgemeinen Suëzkanalgesellschaft. Übrigens hatte Lesseps zu jener Zeit auch schon eine Zeitschrift ²⁾ ins Leben gerufen, die sich mit den laufenden Fragen der Unternehmung beschäftigte.

Der Kommission, die Ingenieur Conrad (Holland) leitete, oblag zunächst die Erörterung der Linienführung des Kanals. Hier stießen zwei Gegensätze scharf aufeinander. Dem Entwurfe Negrellis, dem eine unmittelbare Verbindung der beiden Meere zugrunde lag, standen die Entwürfe Talabots und Barrault's gegenüber, die eine Wasserstraße von Alexandrien aus quer durch das Nildreieck gewählt hatten. Ingenieur Lepère, der im Auftrag Napoleons im Jahre 1799 die Kanalfrage studiert hatte, schlug vor, den alten zerfallenen Königskanal von Suëz durch die Bitterseen bis Bubastis am Nil (dem jetzigen agasig) wieder herzustellen, im weiteren Verlaufe die Verzweigungen und Kanäle des Nils zu verwerten und schließlich wieder den alten Kanal bis Alexandrien zu benutzen; der Kanal sollte in der ersten Teilstrecke vier Schleusen erhalten; die Bauzeit schätzte Lepère auf 5 Jahre, die Baukosten auf 30 Millionen Franken. Die gerade Verbindung durch die Landenge hielt Lepère, der seine Vorschläge im Jahre 1808 in dem großen Werke über Ägypten veröffentlichte, mangels eines geeigneten Hafens in Pelusium und wegen des sandbringenden Nordwestwindes für unausführbar; wie schon erwähnt, hatten die Erhebungen Negrellis in Pelusium diese Bedenken als unbegründet erwiesen. Talabots Kanalentwurf war von ihm schon im Jahre 1847 und ausführlicher im Jahre 1855 veröffentlicht worden. ³⁾ Sein Kanal sollte von Suëz aus gegen Kairo ziehen, den Nil oberhalb des Wehres von Saïdie an der Spitze des Nildreiecks in Wasserhöhe oder auf einer Brücke überschreiten und schließlich im alten Hafen von Alexandrien münden; er wäre etwa 400 km lang geworden; das Wasser des Nils sollte ihn speisen. Gegen den Entwurf wurden viele Bedenken laut; es waren namentlich große Schlammanhäufungen durch den Nil zu befürchten, die nur durch kostspielige ununterbrochene Baggerungen sich beseitigen ließen; die zahlreichen Schleusen würden große Verkehrshindernisse bilden; auch die Förderung der Schiffe durch Pferde und die Störung der für das Land so wichtigen Bewässerungsanlagen sprachen gegen Talabots Vorschlag. Die Ingenieure E. und A. Barrault empfahlen in der Revue des Deux Mondes (1856) einen Kanal, der von Suëz zum Mensaleh-See läuft, diesen auf seine ganze Länge durchschneidet, dann in einer Entfernung von 44 lieues (178 km) vom Meeresufer zum neuen Hafen von Alexandrien führt; das Nildreieck sollte nicht an seiner Spitze, sondern an den Armen von Rosette und Damiette, also unter günstigeren Verhältnissen, als nach Talabots Entwurf gekreuzt werden; dennoch galt die Mehrzahl der Bedenken, die gegen den letzteren geäußert wurden, auch für den Barrault'schen Vorschlag; die technischen Schwierigkeiten sind hier noch größer, als dort.

¹⁾ Negrellis Abhandlungen über „Die gegenwärtigen Transport- und Kommunikationsmittel Ägyptens mit Beziehung auf die beantragte Durchstechung der Landenge von Suëz“ („Austria“, 1856, XVII. Heft. Auch auf Kosten der österreichischen Regierung als Sonderabdruck erschienen), und der zweite Teil von Lesseps Werk: „Percement de l'Isthme de Suëz.“

²⁾ „L'Isthme de Suëz, Journal de l'Union des deux mers“.

³⁾ In der „Revue des Deux-Mondes“

Die Kanallinie Negrellis deckte sich zum großen Teile mit dem Vorentwurfe der ägyptischen Ingenieure Linant Bey und Mougel Bey, wies aber doch wirtschaftlich und technisch vorteilhafte Abweichungen auf. Sie erscheint wegen ihrer geraden Richtung als die kürzeste Verbindung der beiden Meere, ist zugleich auch die technisch einfachste und mithin billigste. Von Suëz ausgehend zieht der Kanal in gerader Richtung bis zu dem Kleinen und dem Großen Bittersee, durchfährt sie, läuft über die Schwelle von Serapeum zum Timsähsee, den er ebenfalls durchschneidet, umgeht die Schwelle von El Gisir und führt dann am Ostrande des Ballah- und des Menzaleh-Sees geradeaus an das Mittelländische Meer, das er in der Nähe des alten Pelusiums erreicht.

Nach einer lebhaften Erörterung aller Vorschläge wurde die von Negrelli empfohlene und von ihm auch in sachlicher Rede wohl begründete Linienführung

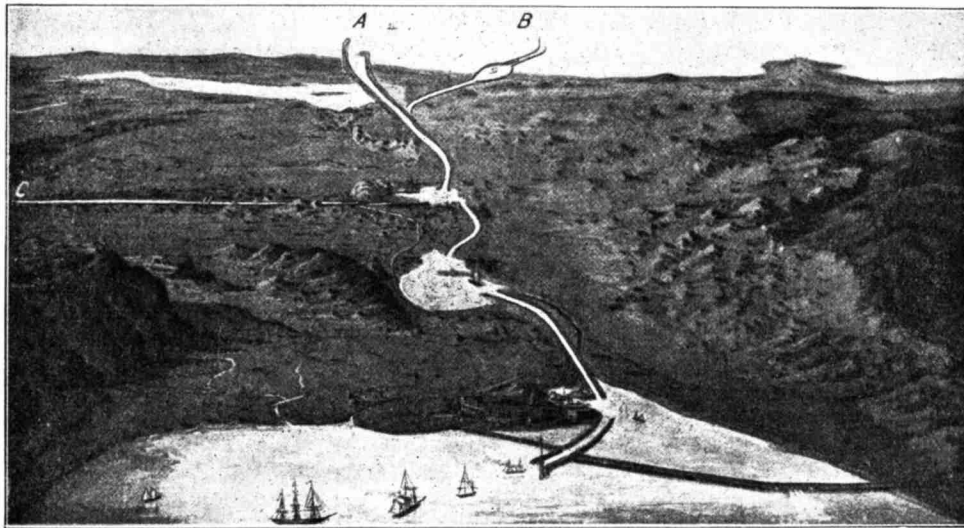


Abb. 1. Die Landenge von Suëz aus der Vogelschau.

Nach einem Steindruck aus den 40 er Jahren mit dem Vorentwurf für den Kanal. Im Urbilde ist die gerade geführte Linie A von Negrelli eigenhändig eingezeichnet.

B u. C sind fremde Entwürfe.

angenommen. Die Vertreter der englischen und französischen Marine, der Minister Sardiniens, der deutsche Sachverständige unterstützten Negrellis Vorschlag. Die Kommission verwarf den Antrag, den Kanal durch eine Abzweigung beim Timsahsee mit Nilwasser zu speisen; er würde in sandigem Boden schwer auszuführen und zu erhalten sein; den hohen Anlagekosten würden sich bedeutende Betriebskosten zugesellen, weil jährlich mehrere hunderttausend Kubikmeter Schlamm ausgeräumt werden müßten. In der bedeutsamen Frage der Schleusenanlagen an den Kanalmündungen stießen die Geister hart aufeinander. Negrelli sprach mit aller Entschiedenheit gegen ihre Ausführung. Die Gegner seiner Anschauung stützten sich auf nicht leicht wiegende Gründe: die Anlage von Schleusen würde die Höherlegung der Kanalsohle um 1,0 bis 1,5 m ermöglichen, also eine Ersparnis von etwa 17 Millionen Kubikmeter Erdaushub bewirken, sie würde die Sicherheit des Kanales gegen Versandung und Verschlammung erhöhen und die Beunruhigung des Kanalspiegels durch die Meeresströmungen verhüten. Negrelli bemerkte dagegen, daß die Ersparnis beim Erdaushub durch die dann erforderliche Errichtung von

Dämmen in den Bitterseen aufgehoben und daß die 330 Millionen Quadratmeter betragende Fläche dieser Seen die Strömung wesentlich mäßigen würde; er legte den größten Nachdruck auf die Nachteile der vorgeschlagenen Schleusen für die Schifffahrt. Die Reden gingen hin und her; hervorragende Ingenieure wie Conrad neigten sich den Schleusen zu; da verwies der Hydrograph der französischen Marine auf die Möglichkeit der nachträglichen Herstellung von Schleusen für den Fall, daß sie sich notwendig zeigen sollten — und Negrellis Vorschlag siegte durch die Macht seiner Verkehrsbedeutung. Eine Reihe technischer Fragen wurde rasch erledigt; die Tiefe des Kanals wurde mit 8 m, die Sohlenbreite und Spiegelbreite in der Strecke von Suez bis zu den Bitterseen mit 64 und 100 m, in der Strecke von den Bitterseen bis Pelusium mit 44 und 80 m festgesetzt. Länger verweilte die Kommission bei der Beratung der Hafenanlagen am mittelländischen und am roten Meere; besonders wichtig schien die Wahl der Mündung im Golf von Pelusium; der westliche Teil der Bai versandet noch jetzt, der östliche Teil seit zwei Jahrtausenden nicht, denn die Ruinen von Pelusium liegen noch in derselben Entfernung vom Wasser, wie zu Strabo's Zeiten; der im allgemeinen sehr flache Meeresboden fällt am steilsten bei Saïd ab, wo in einer Entfernung von 3000 m vom Ufer das Meer 10 m tief ist. Die volle Sicherheit gegen die Erhöhung des Meeresbodens, wie auch die gegen Westwinde geschützte Lage hatten Negrelli veranlaßt, den Kanal an diesem Punkte münden zu lassen, obwohl sich seine Länge um 7 km vergrößert gegenüber seiner Ausmündung in das Meer bei Pelusium; die Kommission stimmte dem Vorschlage zu und beschloß, durch die Anlage zweier Dämme in 400 m Achsenentfernung einen Hafen von 72 ha Fläche und einen dahinter liegenden Hafen von 64 ha Fläche zur Ausführung zu beantragen. Schneller erledigte sich die Frage der Hafenanlagen in Suëz; vor der Rhede von Suëz konnten 500 Schiffe ankern; der Nordnordwestwind ist nicht gefährlich, der Südsüdostwind hält nicht lange an; Ebbe und Flut sind schwach, der Meeresgrund ändert sich wenig. Die Kommission beschloß einen 500 m breiten Teil der Bucht 8 bis 9 m tief auszubaggern und mit zwei Dämmen zu begrenzen. Der Entwurf einer ausgedehnten Kaianlage beim Timsâh-See wurde gutgeheißen, doch sollten alle Einrichtungen nur nach Maßgabe des Erfordernisses schrittweise beschafft werden. Die Kommission stellte noch Grundsätze auf für die Küstenbeleuchtung, für die Fähren bei Suëz, bei Mensaleh und bei der Kreuzung des Kanals mit den großen Karawanenstraßen, für die Lichtzeichen und für die Herstellung eines Süßwasserkanales für die Versorgung der Arbeiter mit Trinkwasser. In sechs Sitzungen hatte die Kommission alle Fragen beantwortet, die ihr von Lesseps auf Grund der vorausgegangenen Beratungen mit Negrelli vorgelegt worden waren; ein Unterausschuß wurde mit der Aufgabe betraut, einen Bericht zu erstatten, der nach Anerkennung durch die einzelnen Mitglieder die Grundlage für den endgültigen Kanalentwurf zu bilden hatte. Am 25. Juni 1856 schloß Lesseps die Verhandlungen. Am 3. April 1857 ernannte der Wali von Ägypten Negrelli zum Generalinspektor sämtlicher Kanalarbeiten. Negrelli nahm die Berufung mit Zustimmung der österreichischen Regierung an und leitete zunächst von Wien aus die Vorbereitungen zum Baue. Leider raffte ihn am 1. Oktober 1858 eine heimtückische Krankheit hinweg.

Wie schon erwähnt, war zur Inangriffnahme der Bauarbeiten die Genehmigung des Sultans notwendig. Lesseps war eifrig bemüht, sie zu erlangen; aber alle Versuche, bei denen ihn die österreichische Regierung, namentlich der nachmalige k. k. Finanzminister K. L. Freiherr von Bruck kräftig unterstützte, scheiterten am Widerstande Englands, wo insbesondere Palmerstone und Stephenson nicht nur den Kanal, sondern auch die Person Lesseps' aufs schärfste bekämpften. Lesseps eröffnete dennoch — so zu sagen: auf eigene Faust — am 5. November 1858 die Zeichnung auf das Grundvermögen der zu begründenden Kanalbaugesell-

schaft; in der Einladung verschwieg er den gewiß nicht allgemein bekannten Umstand, daß seine „Konzession“ nur eine bedingte, von der Genehmigung des Sultans abhängige war. Die Zeichnung hatte nur ungenügenden Erfolg. Die großen österreichischen und italienischen Städte hatten ihre Zeichnungen gleich nach Negrellis Tode zurückgezogen, Preußen verbot die Zeichnungen, Österreich bewilligte nicht die öffentliche Ausschreibung, das über die Verhältnisse wohl unterrichtete Großkapital hielt sich ferne. Um die im zweiten Ferman (1856) ausgesprochene Vorbedingung der vollständigen Zeichnung des Grundvermögens zu erfüllen, half sich Lesseps durch erdichtete Zeichnungen einer sehr bedeutenden Anzahl von Anteilen, ernannte die Mitglieder des Verwaltungsrates und begründete durch ihn am 20. Dezember 1858 in Paris seine tatsächlich schon seit längerer Zeit gebildete Gesellschaft mit einem Grundvermögen von 400 000 Stück Aktien im Nennwerte von je 500 Franken nunmehr auch der Form nach. Die Studiengesellschaft wurde dabei in gar keiner Weise berücksichtigt.

Alles, was Lesseps nun weiterhin unternahm, stand im Zeichen der Kämpfe um die Baugenehmigung durch den Sultan und um die zum Baue erforderlichen Geldsummen. Lesseps ließ sich zu Schritten hinreißen, die vom Standpunkte des Rechtes und der Sitte nicht einwandfrei sind. Ich will den Gang der Ereignisse nur in seinen Hauptzügen schlagwortartig kennzeichnen. Im Jahre 1859 wurden über Beschluß des Verwaltungsrates alle „nicht realisierbaren“ (richtiger: erdichteten) ausländischen Zeichnungen auf Grund eines angeblichen mündlichen Versprechens des Walis Said Pascha auf seinen Namen übertragen, so daß auf ihn nicht weniger als 177 642 Stück Aktien im Werte von 88 $\frac{3}{4}$ Millionen Franken entfielen. Mohammed Said soll sich anfangs geweigert haben, die Aktien zu beziehen, verpflichtete sich aber schließlich, vorläufig einen Teil des Gesamtbetrages, nämlich 15 $\frac{1}{4}$ Millionen in ägyptischen Schatzscheinen mit langer Verfallzeit zu bezahlen. Nach seinem Tode im Jahre 1863 sah sich sein Nachfolger Ismael Pascha durch einen Schiedspruch Napoleons genötigt, auch den Rest zu begleichen. Ich erwähne diesen Vorgang Lesseps', weil er später zu einem bedeutsamen politischen Ereignis führte. Ismael Pascha verkaufte nämlich, als er im Jahre 1875 in Geldverlegenheit geriet, seinen gesamten Aktienstock um 100 Millionen Franken an England und begründete dadurch den großen Einfluß Englands auf den Suezkanal und auf Ägypten selbst.

Nachdem im Jahre 1858 der auf Kosten des Walis durchgeführte Bau des Süßwasserkanals vollendet worden war, wurde am 25. April 1859 in feierlicher Weise — obwohl die Genehmigung des Sultans nicht vorlag — der erste Spatenstich zum Suezkanal selbst gemacht. Der Wali untersagte aber sehr bald alle Arbeiten und verständigte von diesem Verbote auch das gesamte Konsularkorps. Von nun an (1859) wurden größtenteils nur mehr Scheinarbeiten zur Beruhigung der Anteilseigner ausgeführt. Erst im Jahre 1866 erteilte die Hohe Pforte unter dem mächtigen Drucke Napoleons die Genehmigung zum Baue des Kanals.

Der 164 km lange Kanal, dessen Bau - Ingenieur Voisin als „Generaldirektor der Arbeiten“ und Ingenieur Sciame als „Chefingenieur“ leiteten, wurde im Jahre 1869 eröffnet. Vollendet im Sinne des Entwurfes war er zu diesem Zeitpunkte noch nicht; abgesehen von der 16 km langen Strecke durch den großen Bittersee, wo keine Grabungen notwendig waren, besaßen nur 91 km die vorgeschriebene Tiefe von 8 m; auf zusammen 53 km schwankte die Wassertiefe zwischen 7 und 8 m, in einer Strecke von 4 km erreichte sie nicht einmal 7 m; die Breite der Kanalsole war 22 m, die des Wasserspiegels schwankte in der freien Kanalstrecke zwischen 54 und 100 m, in den Ausweichestrecken zwischen 59 und 105 m. Die Zunahme des Verkehrs machte schrittweise Vergrößerungen notwendig, die unter englischem Einflusse durchgeführt wurden. Der Kanal hat zurzeit eine Wassertiefe von 10,5 m; die Wasserspiegelbreite liegt im Kanal zwischen 80 und 120 m, in den Ausweichen

zwischen 95 und 135 m. Die veranschlagte Baukostensumme von 200 Millionen Franken war im Jahre 1869 schon um 440 Millionen überschritten.

Auf einem Hafendamm in Port Said steht das Standbild Lessesps. Er hat es sich selbst bei Lebzeiten errichtet. Keiner seiner Vor- und Mitarbeiter ist genannt.

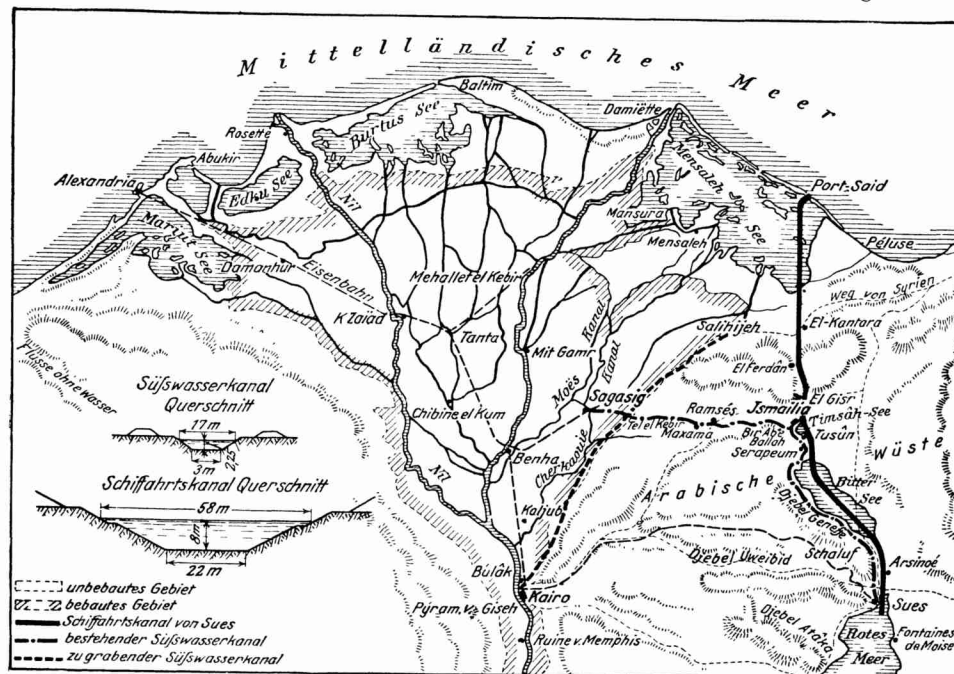


Abb. 2. Der Suëzkanal.

Die bedeutendsten unter ihnen haben die Eröffnung des Kanals nicht mehr erlebt. Negrelli war tot; Finanzminister von Bruck hatte sich im Jahre 1860 selbst den Tod gegeben; Dufour war 1862, Infantin 1866 gestorben. Negrelli, Bruck, Lentze u. a. wurden ihre Gründeranteile durch verdächtige Machenschaften wieder entzogen. Unmittelbar vor Ausbruch des Weltkrieges hatte sich ein Syndikat der Erben dieser Mitarbeiter gebildet, um die Ansprüche auf die Gründerrechte gerichtlich geltend zu machen — der Krieg ist störend in den Weg getreten. Leider hat er auch noch eine andere Handlung zum Stillstand gebracht: die vom österreichischen Ingenieur- und Architekten-Vereine eingeleitete Sammlung von Beiträgen für die Errichtung eines Denkmals auf dem „Ehrengrab“, das die Gemeinde Wien den sterblichen Überresten Negrelli's auf dem Zentralfriedhofe gewidmet hat. Gewiß gebührt Lesseps die Anerkennung, mit großer Tatkraft für die Durchführung des bedeutsamen Werkes und namentlich für den Plan Negrellis eingetreten zu sein; aber es geht nicht an, in sein beispielloser Selbstlob und in seine persönliche Überschätzung urteilslos einzustimmen, weil die vielen Unregelmäßigkeiten, die unter seiner Führung vorgekommen sind, niemals gutgeheißen und weil die Ingenieure nicht vergessen werden dürfen, die ihm die Grundlagen geliefert haben und die er in der Versenkung verschwinden ließ, als er ihrer nicht mehr bedurfte.

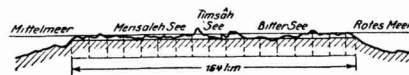


Abb. 3. Längsschnitt durch den Suëzkanal.